Jaro 21-a JULIO 1969 N-ro 3



LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE I.F.E.F.

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretariejo: E. Kruse, D-6 Frankfurt (M) 70, Schweizer Str. 104, Germanio
Redaktoro: Per Johan Krogstie, N-2340 Løten, Norvegio
Bankkonto: Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn, Svisio

De la 21a kongreso de IFEF en Avignon



21-a FERVOJISTA ESPERANTOKONGRESO-AVIGNON

IMPRESOJ

Gaja, amika etoso atendis nin en la papa urbo kie ni restis semajnon dum la 21-a Esperanta Fervojista Kongreso. La verda flago kiu flirtis antaŭ la kongresejo, la multnombraj bonvenaj afiŝoj, la varma akcepto de la kongresanoj fare de la francaj gekolegoj, forte impresis nin ĉiujn ek de la unua momento. La grandioza salono kie okazis la plej gravaj manifestacioj, malfermo kaj fermo, teatraĵoj, filmprezentado, kunsidoj kaj fakprelego, enhavis tre larĝan podion. Super ĝi, de granda bildo, Zamenhof ŝajnis rideti kaj palpebrumi al pli ol kvincent esperantistoj tie kunvenintaj.

Dimanĉe, la 18-an, okazis la solena malfermo.

Unue S-ro Motto, Prezidanto de L.K.K. prezentis la honorajn gastojn kaj dankis, krom la instancojn kiuj helpis kaj ebligis la kongreson, la gepartoprenantojn kiuj atingis Avignonon post longa vojaĝo.

Sekvis, laŭvice, S-ro Delaquaize, Prezidanto de Franca Fervojista Esperanto-Asocio kiu taŭge, unue france, poste Esperante, skizis al la honoraj gastoj la taŭgecon de Esperanto.

S-ro Pahin, Ĝenerala Direktoro de la «Franca Arta kaj Intelekta Unuiĝo» (de francaj fervojistoj) parolis pri la paca celo de nia movado.

S-ro Chapuis, reprezentanto de FISAIC, anstataŭis la Prezidanton kiu ne povis ĉeesti: li esprimis la grandan estimon de FISAIC por Esperanto, komence flanke de S-ro Mollion, eksprezidanto, kaj de la nuna, D-ro Schlesser.

S-ro Theulieur-Saint Germain, reprezentanto de la urba konsilantaro bonvenigis la kongresanojn kaj bondeziris belajn tagojn sub la varma suno de Provenco: li bone alparolis Esperante.

S-ro Godde, reprezentanto de la Ĝenerala Direktoro de la Francaj Fervojoj kaj de la Ĝenerala Direktoro de la personaro, substrekis la internaciecon de Avignon kie, kiam regis la Papoj, oni parolis latine, kaj nun dum unu semajno ĉiuj denove parolas la saman lingvon: Esperanton, kaj en tiu ĉi lingvo li bondeziris.

Sinsekvis la delegitoj de 19 landoj de IFEF

Poste salutis la kongreson la reprezentantoj de la Sindikatoj, de UEA kaj SAT, de Dopolavoro Ferroviario de Bologna S-ro Ceci (kiu bondeziris Esperante kaj donacis al la Kongreso memoraĵon pri Bologna), kaj fine S-ro Giessner, prezidanto de IFEF, parolis pri la landoj kiuj efike laboris por la movado, kaj menciis inter alie Ĉehoslovakion kiu sub la gvidado de S-ro Kràl atingis brilan sukceson el nenio.

Li esprimis sian sinceran dankon al LKK pro la farita laboro, kiun li alte taksas.

«Estas ĝojige konstati, ke troviĝas homoj kiuj oferas tempon kaj nervojn» la prezidanto diris.

Li ankaŭ direktis dankvortojn al la lokaj instancoj, kaj al la franca sekcio de FISAIC (UAICF).

Li menciis ke la kunlaboro inter la estraro kaj la landaj sekcioj estas tre bona, tion pruvas la superrigardo pri la farita laboro dum la lasta jaro.

Al la sindonemaj kolegoj en multaj landoj, li esprimis sian koran dankon, ĉar iliaj klopodoj alportis fruktojn.

En sia parolado li menciis la kolegojn en la terminara kaj en la fakprelega komisionoj kiuj laboras malantaŭ la kulisoj, — ili konsiderinde kontribuas al la prestiĝo de IFEF, ĉar la reputacio de la Federacio ĉefe dependas de kvalito de faka laboro.

Li menciis ke pasis pli ol 80 jaroj post la

kreado de Esperanto. En tiu pionira periodo la idealoj ludis gravan rolon, la slogano de la «Interna Ideo» estis necesa por prosperigi evoluantan movadon en tempo, kiu al idealoj ankoraŭ permesis pli da vivrajto ol nuntempe. Ankaŭ hodiaŭ multaj homoj ŝatas ilin, sed la ĝenerala linio forkondukas de idealoj favore al materialisma pens- kaj agmaniero. Nun la demando de la homaro estas: Kio estas utila? Ĉu oni povas uzi Esperanton al iu praktika celo?

Modernaj homoj serĉas la praktikeblajn flankojn de la Internacia Lingvo, kaj nia devo estas helpi la novulojn trovi ilin.

Ni devas zorgi pri kvalito, kaj ni devas forlasi la starpunkton, ke se io nur estas skribita en Esperanto sufiĉas por valorigi la aferon. La esperantistoj nepre devas forĵeti la nivelon de antaŭ 40—60 jaroj kaj fariĝu modernaj homoj — nur organizaĵoj konsistantaj el tiaj modernaj homoj havas ŝancon transvivi en la estonteco.

Multaj esperantistoj preferas la kluban vivon — inter si. Kiel «verdsteluloj» ili flegas «la karan lingvon», aŭ ili estas ĉiamaj komencantoj, kiuj krome parolas nacilingve.

Tial oni certe povas nombri je la fingroj, kiom da kluboj kaj organizaĵoj transsaltas la verdstelan limon kaj penetras la publikon, nia moto por ĉi tiu kongreso kaj por la venontjara laboro estu: *Ni rompu la limojn ĉirkaŭ ni mem!*

Se ni povu sukcesi en tio, ni devas montri bonan kvaliton, altan valoron kaj altan nivelon.

Ni faru nur paŝojn, kiuj estas bone pripensitaj kaj adaptitaj al landaj kaj lokaj kutimoj kaj al la propraj fortoj.

La prezidanto menciis siajn vortojn de la ferma kunveno dum la kongreso en Varna, kiam li donis la devizon: *ĉiu IFEF-ano varbu dum ĉiu jaro almenaŭ unu novan membron*, la du motoj kompletigas unu la alian, varbado nur efikas, kiam oni transsaltas la proprajn limojn.

Fine li deklaris malfermata la kongreson. Oficiala foto konkludis la solenan malfermon. Vidu la frontpaĝon de ĉi tiu LIF.

Lunde matene komenciĝis la laboroj de la diversaj komisionoj: junulara, terminara, fakprelega, post la unua Komitata Konsido.

Gravaj decidoj estis adoptitaj en ĝi: nome la elekto de du junularaj kromkomitataninoj laŭ sugesto de D-ro Ferenczy; elekto de ĉefkomitatano: estis reelektita unuanime S-ro Greutert; liaj akurateco kaj laborstilo estas tre ŝatataj de ĉiuj. Oni pritraktis la aspekton de la organo de IFEF kaj oni decidis modernigi la frontpaĝon kaj ŝanĝeti la titolon. Unuanime estis reelektita kiel komitatano A por UEA, D-ro Bacskai kaj same unuanime estis proponita kiel komitatano B por UEA, s-ro Greutert.

Marde, la 20-an antaŭ sufiĉe multnombraj kongresanoj, okazis la dua kunsido Estraro-Komitato. Ankaŭ dum tiu kunsido estis pritraktataj gravaj punktoj: financa situacio de IFEF; rilatoj kun FISAIC; dono de FISAIC-medaloj al niaj membroj kiuj havas grandajn meritojn sur kultura kampo; (La paroladon de la prezidanto dum la medaliga ceremonio, vi trovas aliloke en ĉi tiu LIF) uzo de la laborplano en la diversaj landaj asocioj en komuna linio por komuna rezulto; starigo de statutkomisiono kaj elekto de kvin membroj, en ĝi kvar komitatanoj kaj estrarano, por la statutŝanĝproponoj; rilatoj kun la ligo de la staciestroj; kiel plibonigi la laborcirkonstancoj de la staciestroj: klarigi al ili ke estas pli konvena uzi Esperanton en siaj kongresoj, ol naciaj lingvoj.

Ĵaŭde okazis la 22-a, publika plenkunsido. La granda salono estis preskaŭ plena el atenta publiko kiu plurfoje, dum la libera diskutado partoprenis fervore kun proponoj kaj kritikoj. Dum tiu kunsido, post la diversaj raportoj oni elektis Rimini kiel nova kongresurbo dum majo 1970 kaj Ljubljana kiel kongresurbo en 1971.

Sed la laboroj de la kongreso ne konsistis nur el kunsidoj kaj fakaj komisionoj: la ĉefa punkto estas ĉiam la fakprelego kiu ĉiu jare traktis specialan problemon kaj ĝian solvon en fervoja kampo. En Avignon la prelego estis vere interesa: «La francaj fervojoj kaj la grandaj rapidoj». Tri filmoj kiujn ni vidis marde vespere, klarigis al nefakuloj la signifon de strangaj vortoj: turbin-trajno, aerglita motorvagono, k.t.p.

Tamen mi titoligis mian artikolon «Impresoj» kaj ĝis nun mi nur raportis pri kunvenoj, prelegoj, komisionoj, kaj nenion diris pri la folklora kaj turisma parto de la kongreso mem.

Tri spektaklojn ni ĝuis, en la salonego de la kongresejo. En la unua, ludis amuzajn skeĉojn, niaj parizaj geamikoj; en la dua, la Simfonia Orkestro de la fervojistoj de Marseille delikate karesis niajn orelojn, kaj la ĥoro de Lyon kiu kantis, inter alie en Esperanto «Himno al Provenco», estis longe aplaŭdata. Sed la tria folklora vespero kaptis la koron el ĉiuj. Belegaj knabinetoj en mallongaj dancvestoj viciĝis laŭ la ŝtuparo, tiel ke la kongresanoj estis devintaj supreniri inter du vicoj da dancistinetoj, kiuj, tuj poste, iris sur la scenejon por mimiki rakontojn kaj fabelojn. Ili dancis amuze kaj ni ĉiuj tondre aplaŭdis, precipe kiam ni vidis ke virina koketeto estis jam vivanta en tiuj etulinoj kiuj, kelkfoje, por pli bone esti kaptataj en la multnombraj fotoj, faris falsan paŝon. Poste veraj gedancistoj en kostumoj de Arles kaj Avignon plezurigis nin per siaj popolaj dancoj ĝis noktomeze.

Tute ne atendita estis la junularvespero, kun kantoj, dancoj, kaj teatraĵpartoj, ludataj de niaj gejunuloj el diversaj landoj.

Multaj ekskursoj okazis: al grandioza Palaco de la Papoj, situanta sur roko en la urbo mem. Ŝarĝa el historiaj memoroj, konservas nur malmultajn memoraĵojn de sia grandioza pasinteco, en granda salono, kies altaj muroj estas kovritaj per gobelenoj broditaj laŭ kartonoj de Rafaelo.

Duontaga ekskurso okazis al Uzes, kie ni vizitis la muzeon de la radoj, kaj al romia akvedukto de Pont sur Gard: tiu ĉi vere interesa, trietaĝa ne aspektas tiel antikva: pli ol dumiljara.

Alia duontaga ekskurso okazis al Orange, kie ni vizitis la antikvan teatron, bonege konservita; la statuo de Imperiestro Aŭgusto, de supre, ŝajnas ankoraŭ juĝi la spektaklojn, kiuj dum ĉiu somero, ĉi tie okazas; kaj la faman triumfarkon starigitan kie Cezaro venkis la Keltojn. Dum la sama mateno ni vizitis la faman fonton de Vaŭcluze. Tie la itala poeto Petrarc trovis inspiron kaj kantis kune kun sia amo al «Laura» la belecon de la fonto: «klaraj, freŝaj, dolĉaj akvoj, kie la belajn membrojn banis tiu, kiu nur al mi Virino ŝajnas».

Tuttagan ekskurson sub blua ĉielo kaj varma suno, ni efektivigis al Arles, Camargue kaj Saintes Marie de la Mer. Pri Arles ĉiuj, mi kredas, aŭdis paroli. Ĝi estas unu el plej riĉaj urboj de historio kaj arto el Francio (pri tio nomata la franca Romo). La unua monumento kiun ni vidis enirante en Arles, estis granda obelisko, el egipta granito; poste ni vizitis la «Antikvan teatron» de Imperiestro Aŭgusto, la «Arenon» kie, por amuzigi la romiajn legiojn kaj la venkitajn Keltojn oni okazigis spektaklojn kun gladiatoroj, bestoj aŭ malfeliĉaj kristanoj; Tre interesaj «Les Alyscamps» (Elizeaj kampoj) fama tombejo, tre malnova. Antaŭ nelonge oni elfosis novajn tombojn laŭ tri tavoloj. Sed la vizito al Camargue, al tiu originala regiono situanta inter du branĉoj de rivero Rhone kaj la maro, impresis ĉiujn.

Ni preterpasis marĉojn, ebenaĵojn, sovaĝajn, ŝtonajn kampojn: en tiu soleco, inter tiuj rokoj kiuj ŝajnas ŝpruci el la tero, Gounod kaj Mistral situis sian «Mireille».

En Camargue ni estis akceptataj de la firmo Ricard, kiu regalis nin per sia samnoma aperitivo. Post bongusta tagmanĝo en vasta salonego ni, per trajneto, vizitis la bienon kaj ĝuis neordinaran spektaklon: rozaj fenikopteroj, je la bruo de la trajno kaj de niaj ekkrioj, forflugis alten, dum, nigraj virbovoj kaj blankaj sovaĝaj ĉevaloj, trankvile levis la kapon kaj rigardis nin, kvazaŭ ironie. En la areno, poste, ni gaje ĉeestis novan spektaklon. Nervoza, sovaĝa bovino, multe klopodigis niajn junulojn kiuj malprudente, deziris sperti siajn fortojn kaj kurkapablecon kun ŝi. Multaj ridoj, aplaŭdoj . . . al bovino, kiu diversfoje transsaltis la barilon por vundi kun tiaj grandaj kornoj, la kuraĝulojn kiuj per ruĝaj ĉemizoj stimulis kaj incitis ŝin.

Saintes Marie de la Mer, marborda urbeto, plenplena da ciganoj, tie alvenintaj por pilgrimi al fama sanktejo kaj festi sian patroninon Sara-n, montris al ni nekutiman aspekton. Ĉie brunaj knabetoj kiuj petis monerojn, ĉie virinoj pretaj diveni nian estonton por malmultaj centimoj: ĉie etoso de vilaĝa foiro, folkloro kaj suno, maro kaj belaj knabinoj kiuj, kuraĝe sin banis, malgraŭ la malvarmo de la marakvo.

Precipe menciinde ankaŭ estas la ferma kunsido, kie inter alie la prezidanto dankis al LKK, kiu sub duobla gvidado de kolego Delaquaize

en Pariso kaj kolego Motto en Avignon bonege preparis la kongreson. LKK ne nur bonege laboris, sed konsistis el homoj kiuj ĉiam estis ĝentilaj, helpemaj kaj komplezaj.

Li menciis la multajn elstarajn momentojn de la kongressemajno, kaj li transdonis binditan ekzempleron de LIF al LKK.

Unika estis la momento kiam la prezidanto povis honorigi hispanan veteranan kolegon per librodonaco.

Cetere estis grava travivaĵo kiam la ĉarma LKK-anino s.ino Humm transdonis al ĉiuopa IFEF-estrarano donacon de juvelisto en Avignon: miniatura imitaĵo de la papa sonorilo de Avignon.

La finaj vortoj de la prezidanto estis: Naciismo triumfas, tio ne estas komprenebla por esperantistoj, ĉar ili alkutimiĝis venki naciismajn barojn, pro tio la naciistoj nin kontraŭstaras, tamen ni ne rezignu, — tute male!

Aliaj laŭtvoĉe protestas, ni praktike agadas. Bedaŭrinde kiel ĉio bela, ankaŭ tiu ĉi semajno finiĝis: do, tuj al laboro por agrabligi la kongreson venontjare en Rimini.

Delvina Gimelli.

*

Jen la informoj pri la artikoloj aperintaj en la gazetaro dum nia 21-a IFEF-Kongreso.

ĵurnalo	artik.	bildoj	linioj
Dauphine Libere (Le)	8	9	1036
Provençal (Le)	7	6	392
Meridional (Le)	3	2	342
Marseillaise (La)	2	2	152
	—	—	—
sume	15	19	2122

Enkondukaj vortoj de la prezidanto antaŭ la medaligo flanke de la reprezentanto de FISAIC, s-ro Chapuis

Ĉi tiu 21a kongreso de IFEF estas la dua, kiu okazas sub aŭspicioj de la granda internacia kultura kaj arta federacio de eŭropaj fervojistoj, FISAIC.

Antaŭ du jaroj ni havis la honoron kaj sinceran ĝojon, povi bonvenigi en la IFEF-kongreso de Fulda la altestimatan ĝeneralprezidanton de FISAIC, s.ron d.ron Schlesser el Luksemburgo.

Tiam d.ro Schlesser esprimis sian ĝojon kaj kontentecon pri la fakto ke li povis akcepti nian federacion en la — kiel li formulis — sinon de FISAIC.

Ne gravas ĉi-rilate, ke ni estas malgranda laŭ membronombro kompare al FISAIC.

Sed gravas, ke ambaŭ organizaĵoj celas la pacan kunlaboradon inter samprofesiuloj trans la limojn de ŝtatoj kaj politikaj konceptoj. Sub tiaj aspektoj ni vidu la tiaman amikan sintenadon de prezidanto d.ro Schlesser.

Kun interna emocio mi legis en la kongreslibro la vortojn de d.ro Schlesser.

Klare kiel malmultaj homoj li ekkonas la esencon de la esperantismo. «Pro ilia orgojlo», li diras, «Dio nebuligis la lingvojn de la homoj» kaj «pro ilia modesteco li permesis al la plej bonaj el inter ili denove paroli ununuran lingvon.

Ili ĝin parolas, ĉar ili deziras esprimi ideojn eliĝantaj el reciproka estimo, eĉ amo, kondukanta la mondon al *universala paco.*» Kaj d.ro Schlesser daŭrigas: «Kuraĝiga estas konstati la paciencon, la persistemon kaj ĉefe la grandan bonvolon de tiuj, kiuj iras tiun vojon.

Rilate ilin mi ne povas kaŝi mian estimon.

En tiu momento estas por mi kiel prezidanto de IFEF kaj kiel homo, kiu de jaroj alte estimas d.ron Schlesser, interna neceso, el profunda koro danki lin pro tiuj vortoj, kiuj, tion mi scias, estas pli ol flataĵoj kutime esprimitaj je tiaj okazoj.

Mi dankas al li kiel homo, kiu etsas nia sincera amiko.

Kaj ni promesas al li, ke ĝuste la modesteco, pacienco kaj persistemo restos niaj ĉefaj ecoj, per kiuj ni iros nian vojon kaj per kiuj ni provos kontribui al la konstruado de universala paco de la homaro. D.ro Schlesser mem ne povis

veni ĉi tien, ĉar internacia konferenco malhepas lin.

Li sendis kiel reprezentanto la ĝeneralan kasiston de FISAIC, s.ron Chapuis el Bern.

La IFEF-estraro proponis al FISAIC, distingi en Avignon du meritplenajn, vaste konatajn longjarajn membrojn de IFEF per ora, respektive arĝenta medaloj.

Volonte FISAIC konsentis.

Dekoracio flanke de FISAIC signifas ke la koncerna persono multan kaj decidan faris por la homa kulturo, kaj ĝi esence kontribuis al konservado kaj kreado de gravaj homaj valoroj kaj ke ĝi speciale faris tion en la kadro de la fervojista medio.

Tiaj medaloj tial estas la plej alta honorigo, kiu ekzistas por kultura agado de fervojistoj.

Antaŭ unu jaro forlasis la aktivan rondon de la IFEF-gvidantoj la prezidanto de IFEF, kolego K.G.J. de Jong.

Li, kiu post tri jaroj povos festi la 40an jubileon de sia esperantistiĝo, laboris antaŭ la milito ĉefe en laborista societo en Amsterdamo. Sed post la milito li ekaktiviĝis ĉe la fervojistoj kaj fariĝis redaktoro de IFEF jam en 1950, evoluante la konatan organon, tiam «Bulteno», nuntempe «La Internacia Fervojisto», el nenio al respiktinda revuo.

De tiam li daŭre estis ano de la estraro, kies prezidanto li fariĝis en 1958, kaj restis ĝis 1968.

Dum tiu tempo li forte laboris en la direkto, kiun d.ro Schlesser taksas tiom grava, nome al kompreno kaj amikeco inter la homoj.

Pro tio FISAIC decidis transdoni al kolego de Jong oran medalon. Bedaŭrinde ne eblis al nia iama prezidanto vojaĝi al ĉi tiu kongreso, tiel ke ne eblas transdoni la medalon al li persone.

Des pli mi ĝojas, ke la dua persono, al kiu estas destinita la alia medalo, mem ĉeestas kaj fine post plej aktiva kunlaborado de pli ol du jardekoj ricevas distingon, kiun ŝi plene meritas.

Mi diris «ŝi», kio signifas, ke temas pri ino.

Kaj certe neniu estas ĉi tie, kiu ne konas la longjaran, ĉie estimatan iaman prezidantinon de la franca landa asocio, f.inon Germaine Lemonnier.

Ankaŭ ŝi lernis la Internacian Lingvon jam antaŭ la milito kaj partoprenis en la fondo de la Franca Fervojista Esperanto-Asocio en 1947.

En 1948 ŝi decide partoprenis en la komunaj konferencoj inter francoj kaj nederlandanoj, kiuj fine kondukis al la fondo de IFEF en Utrecht.

Jam unu jaron poste ŝi fariĝis prezidantino de FFEA kaj restis sur tiu posteno ĝis 1964, do 15 jarojn.

Dum tiu tempo ŝi estis elstara persono en la delegitarkunvenoj kaj multaj el la hodiaŭaj ĉeestantoj memoras, kiel ŝi kun ĉarmo reprezentis sian landon de sur la podioj de la kongres-inaŭguroj.

Kiam okazis la fondo de FISAIC en 1952, ŝi partoprenis, kaj estis grandparte ŝia merito, ke la fondinta prezidanto de FISAIC, la neforgesita d.ro Mollion, fariĝis amiko de Esperanto kaj konata figuro en la IFEF-kongresoj.

Persone mi aldonas ke ek de mia unua kongreso, mi ĉiam admiris la altajn kvalitojn de f.ino Lemonnier, kaj en plej agrabla maniero dum dek jaroj kunlaboris kun ŝi kiel prezidanto de GEFA kaj ties delegito.

Ŝi estas, kiel d.ro Schlesser esprimis, inter la plej bonaj, al kiuj Dio permesis pro ilia modesteco denove paroli ununuran lingvon.

Ekstrakto el la protokoloj pri la laborkunsidoj en la 21a IFEF-kongreso

Unua kunsido estraro/komitato

Laŭ punkto 3 estas reelektataj la samaj junularaj kromkomitataninoj kiel ĝis nun, nome fr-inoj Greta Gössl, Aŭstrio kaj Denise Hervouet, Francio. 19 voĉoj por, 1 sindetena.

Same reelektiĝas kolego Kurt Greutert, Svisio, kiel ĉefkomitatano (unuanime). La kongresproponoj estas antaŭtraktataj, por ŝpari tempon en la plenkunsido. Precipe oni priparolas la eblecojn por modernigo de LIF kaj la demandon, ĉu ŝanĝi la titolon, kiu efektive ne respondecas la karakteron de la internacia organo. Franca kolego estas komisiita desegni diversajn skizojn, pri kiuj poste la komitato decidos.

Dua kunsido estraro/komitato

La kasisto legas la resumon kompilitan el la jarraportoj de la landoj. Ĝi troviĝas en ĉi tiu numero paĝoj 48—49. La unuan fojon ĉiuj landaj asocioj sendis tiujn raportojn, kvankam ne ĉiuj ĝustatempe. Diskutado pri publicmetodoj de Esperanto-informoj en la publika gazetaro montris, ke sukcesojn oni nur povas atendi, kiam oni alkroĉas lokajn interesaĵojn. Tio estas grava por ĉiuj membroj. Krome oni nepre traduku la fakprelegajn tekstojn en naciajn lingvojn kaj liveru ilin ekz. al fervojoj, faklernejoj, fervojaj eminentuloj, sindikataj gvidantoj kaj redakcioj ktp. Minimume oni multflanke eluzu la tradukitan resumon en ĉiuspecaj gazetoj. Por efika instruado la fervojaj faklernejoj multe pli ol ĝis nun estu uzataj, ĉefe por gajni junulojn.

Sub 4) okazis diskuto pri la budĝeto, kiu pro la malbona kasstato antaŭvidas deficiton de 800 sfr. La prezidanto substrekas, ke la ciferoj nepre estu veraj. Verŝajne kotizaltigo ne estos evitebla spite al granda ŝparemo. La budĝeto estas unuanime akceptata.

Sub 5) kaj 6) la prezidanto informas pri la rilatoj al FISAIC (Internacia kultura organizaĵo fervojista), kiuj plifortiĝis. Tri IFEF-membroj (i. a. la vicprezidanto) havas gravajn okupojn en FISAIC. Kiel distingaĵojn por eksterordinaraj rezultoj en konkuroj (fotoamatoroj, filatelistoj k. s.) FISAIC donas medalojn, En IFEF tamen ne eblas tiaj konkuroj, pro tio FISAIC konsentis, disponigi medalojn pro eksterordinaraj meritoj por IFEF resp. pro grava internacia kultura laboro. La procedo estas longa kaj komplika, diversaj antaŭkondiĉoj devas esti plenumataj. Pro tio la estraro decidas pri petskribaĵoj al FISAIC.

Sub 7) estas akcentata, ke la laborplano ne estu rigida, sed fleksebla gvidilo sur ĉiuj niveloj.

Sub 8) estas traktata
starigo de statutkomisiono, kiu konsistos el 4 kolegoj proponitaj de la komitato kaj 1 estrarano. Gvidanto: Barnickel, membroj d-ro Bacskai, Blondeaux, Hauge, Giessner. Celo de la komisiono estas, krei ĝis la kongreso 1971 statutsuplementon.

La komitato decidas, ke la kongresaliĝiloj estos sendataj de LKK rekte al la landaj LIF-distribuantoj.

Plenkunsido

Post bonvenaj vortoj de la prezidanto la sekretariino laŭtlegas salutleterojn kaj-telegramojn, i. a. de la iama prezidanto de Jong kaj sekretario Lok, vicprezidanto de UEA, de TEJO, de hispana FISAIC-sekcio kaj aliaj.

La kongresraporto Varna estas unuanime akceptata.

Sub 4) la komitato akceptas kun 24 voĉoj unuanime la aliĝpeton de la Fervojista Esperanto-rondo Rumanio kiel 19an landan asocion de IFEF kun 40 membroj sub gvidado de kolego Sirbu kun efiko de la 1a de januaro 1969.

Sub 5) diskuto pri la estrara raporto, Konsente kun la redaktoro estas fiksataj novaj proksimumaj redakto-limtempoj: 15.1., 15.3., 5.6., 25.7., 20.9. kaj 15.11. Aperdatoj po unu monaton poste. Por ŝpari parton de la altaj afrankostoj, LIF estos kun malmultaj esceptoj sendataj nur rekte al landaj distribuantoj.

Sub 6) estas donataj la raportoj de la raportoj de la terminara kaj fakprelega komisionoj, junulara sekcio kaj komitatano A de UEA. Bv. legi ilin je alia loko de ĉi tiu numero. La komitato ratifikas la kontrakton inter la junulara sekcio de IFEF kaj TEJO kun 23 voĉoj kaj 1 sindeteno. La tekston vi trovas sur paĝo 51. La vicprezidanto urĝe petas la junularon liveri materialon por la junulara paĝo de LIF, kiu aliakaze estas neinteresa por TEJO.

7) Kongresproponoj

7.1 La prezidanto sciigas, ke la iama prezidanto de Jong ne deziras akcepti la honoran membrecon de IFEF, kvankam tio estas la plej alta honorigo de la federacio. Kun ĉiuj 24 voĉoj la komitato komisias la estraron, kiu tion unuanime akceptas, ankoraŭfoje peti kolegon de Jong tamen akcepti la honorigon (varma aplaŭdo).

7.2 La ĉefkomitatano distribuos farotajn skizojn pri nova aspekto de LIF. Eldono post komitata decido ekde 1.1.1970.

7.3 Voĉdonado ne eblas, ĉar temas pri statutŝanĝo. Unue oni atendos la skizojn de grafikisto.

8. Nova kasrevizoro kol. Glättli (Svisio), unuanime elektata, kiel revizoroj restos kol.

Hanselmann kaj Hunziker, kiel vicrevizoro kol. Noll, ĉiuj Svisio.

9. Komitatano A de UEA denove fariĝas d-ro Bacskai kun 23 voĉoj, 1 sindeteno.

10. Kolego Gimelli invitas la 22an IFEF-kongreson por la 16a ĝis 22a de majo 1970 al Rimini (Italio). Provizore invitas Jugoslavio por 1971, Ĉeĥoslovakio por 1972, Aŭstrio kaj Danio por 1973.

komp. *Gi*

Resumo kaj komentario pri la jaraj raportoj de la landaj asocioj de IFEF 1968

La unuan fojon en la 20-jara historio de IFEF *ĉiuj landaj* asocioj verkis kaj dissendis jaran raporton. Jen kaŭzo por ĝoji pri la kreskanta disciplino kaj kunlaboremo. Krom unua landa asocio (l.a.), ĉiuj aplikis la skemon kreitan de nia ĉefkomitatano.

21. Landaj estraroj kaj funkciuloj. Bona signo estas la fideleco de la estraranoj de la l.a. Nur en 2 landoj la estraroj fundamente ŝanĝiĝis, en unu el ili nur pro forelekto de estraranoj al la IFEF-estraron. En ĉiuj aliaj l.a. restis la prezidanto.

Simile stabila estas la reto da IFEF- komitatanoj. Krom anstataŭigo de 4 komitatanoj elektitaj kiel estraranoj de IFEF, okazis nur 1 ŝanĝo.

23. Rilatoj kun instancoj kaj aŭtoritatoj. Pri tre bonaj rilatoj al fervojaj instancoj heroldas Bulgario, Italio kaj Norvegio, 8 landaj asocioj taksas la rilatojn bonaj. Svisio taksas ilin afablaj, Jugoslavio kontentiga, Polio neŭtrala, Francio nur pere de la kultura org. kontaktas la direkcion, Danio skribas pri nesufiĉaj kontaktoj. Germanio taksas ilin malbonaj.

Kun la sindikatoj la ĉeĥoslovaka kaj norvega asocioj tre bone rilatas, 11 pliaj taksas la helpadon kiel bona. Francio kaj Italio ne konas tiajn rilatojn, Germanio taksas ilin progresigaj, unu el la sindikatoj korporacie aliĝis al la germana l.a.

Kun la landaj tegmentaj sekcioj de FISAIC 3 bone rilatas, la franca, germana kaj norvega. 7 pliaj taksas ilin bonaj. Hispanio komencis rilatojn. Aŭstrio ne konas interligon. En Bulgario, Ĉeĥoslovakio, Hungario kaj Polio ne jam ekzistas ligo kun FISAIC. En Britio, Jugoslavio kaj Svisio membroj de IFEF elektiĝis en la estraron de la landaj FISAIC-sekcioj.

La rilatoj al aliaj fervojistaj organizaĵoj estas sufiĉe ampleksaj. Nur 3 landoj skribas pri tia manko. Ie estas la radiomatoroj, alie la staciestra organizaĵo.

Malpli oftaj estas kunlaboro kun esperantistaj organizaĵoj, kvankam en la plimulto el la landoj kontaktoj kun la neŭtralaj aŭ laboristaj organizaĵoj esperantistaj estas perfektaj.

25. Informado. La provizado de redakcioj per artikoloj ĉefe koncentriĝas al la sindikataj gazetoj. La raportoj mencias la pruvitan aperon de 192 artikoloj. Plej sukcesa estis Germanio kun 72 artikoloj, sekvas Francio 37, Svisio 28, Italio 20.

Estas fakte nekomprenebla, ke kelkaj l.a. menciantaj-bonajn kontaktojn kun la sindikatoj ne eluzas la rilatojn por lokigi artikolojn.

Laŭ kongresa decido en Varna, IFEF komencis gazetservon per artikolo pri la «60-jara ekzistado de IFEF». Tiu artikolo aperis pruvite en 29 gazetoj.

La kritiko pri tiu artikolo, verkita de profesia ĵurnalisto, ĝenerale estis pozitiva.

Malbonan sorton renkontis la faka prelego de Varna, kiu krom en LIF nenie plene publikiĝis. En 31 gazetoj aŭ prelegoj aperis resumoj aŭ mencioj. Vere modesta rezulto, se ni volas pravigi nian ekziston kiel faka organizaĵo.

Feliĉe kun nur tri esceptoj niaj l.a. vidas la necesecon informi la fervojan administracion kaj la sindikatojn pri niaj agadoj kaj kongresoj. Ni povas prezenti faktojn, kiujn direkciaj kaj sindikataj instancoj ne neglektas. Ni krome konsciu, ke aliaj fervojistaj organizaĵoj, kulturaj kaj sportaj tion tre lerte sukcesas fari. Ni do ne mallerte postrestu.

Neniu l.a. neglektas la kvazaŭ senpagan informadon en deĵorejoj. Afiŝejoj estas aranĝitaj

kaj la ekspoziciaĵoj ŝanĝitaj laŭ kapabloj de la prizorgantoj.

Kun radio aŭ televido nur malofte eblas kontakto. La inaŭguro de migranta ekspozicio estis videbla en aŭstria televido. Pri nia kongreso en Varna ofte raportis la bulgara radio.

Ekspoziciojn aranĝis: Aŭstrio, migranta ekspozicio, kio ĉiam post 2 semajnoj ŝanĝas la urbon. Ĉeĥoslovakio en du urboj kun proks. 500 vizitintoj. Germanio dum la jarkunveno por la publiko. Hungario, daŭra ekspozicio en la stacidoma halo de Békéscsaba. Polio en Gdansk. Ni rajtas taksi la nombron da vizitantoj je 1000 homoj.

Plej ofte informado-varbado okazas pere de flugfolioj aŭ pli ampleksaj informiloj. Tiajn abunde utiligis Nederlando kun 5000 ekz. En Finnlando la societo pri ŝatokupoj disponigas lokon en ekspozicio. Italio varbas per sendado de sia gazeto al interesuloj, krome per elmontro de esp. poŝtmarkoj kaj kongresaj ŝtampoj en interesataj rondoj. Hungario vekis intereson per aranĝo de vojaĝgrupoj kaj per raportoj pri fakaj kongresoj kaj periodaĵoj. Svisio vaste distribuadis karton kun varbteksto, per kiu interesuloj povis mendi informan materialon.

26. Junulara agado/aktiveco. La granda plimulto el la l.a. mencias, ke ilia membraro konsistas el pli ol 30-jaruloj kaj ke pro racionaligo ne estas dungitaj junaj homoj. Junularajn sekciojn registras Francio, Hungario kaj Italio. En Hispanio tia estas en preparo. Apartaj junularaj aranĝoj sole en Hungario okazas.

27. Varbado. Pri tiu ero vi jam trovis kontribuojn en lasta ĉapitro de punkto 25. Francio varbas en ĵurnalo «La vie du rail» kaj mencias, ke korespondan kurson partoprenis 40—50 novuloj. Germanio planas eldonon de nova afiŝo. En Hispanio kreiĝis koresponda kurso, kiun frekventis jam 80 lernantoj en Barcelona.

101. Diversaĵoj. Belgio skribas, ke en la katalogo de la fervoja biblioteko estas jam baldaŭ 100 titoloj da esp. libroj. Hungario aranĝis karavanon al Jzbekistan, jam de 12 jaroj eldonas sian bonegan 16-paĝan ilustritan revuon «Hungara Fervojista Rondo» kaj notis ĉefan allogon por 4 kulturaj programoj. Jugoslavio tradukis la «Internacia interkonsento pri transporto de varoj per fervojo CIM» kaj sukcesis ke la fervoja direkcio presigis tiun gravan dokumenton. Polio aranĝis 44 kunvenojn. Jam por la deka fojo Svisio aranĝis ferian semajnon, 1968 en Gwatt, kun preskaŭ 100 partoprenintoj.

Subteno de IFEF estas petita por jenaj planoj:
Belgio eldonado de ŝercaj varbdesegnaĵoj kaj disponigo de ĝeneralaj informaj artikoloj.

Ĉeĥoslovakio: alsendo de turismaj afiŝoj el multaj landoj kaj disponigo de prelegoj kun diapozitivoj.

Germanio: oferto de alloga turista programo por familiaj ferioj, nur aŭ ĉefe por ne-esperantistoj kun duontaga seminario sub gvidado de bonega instruisto laŭ rekta metodo. Tio povus okazi en la jam ekzistantaj feriaj aranĝoj de l.a.

Hispanio eldono de kolora afiŝo kaj klopodo por kromsalajro por esperantistoj, same kiel por sciantoj de aliaj fremdlingvoj.

Svedio: aranĝo de feria semajno dum aŭtono por komencantoj kaj progresintoj kun temoj «IFEF kaj monda fervojtrafiko».

Svisio: eldono de impona afiŝo, kreita de bonega grafikisto, uzebla en ĉiuj landoj. Krome starigo de vojaĝservo por neesperantistoj, profitonte de surlokaj gekolegoj kiel organizantoj kaj gvidantoj.

Wa.

Terminara Komisiono

kunsidis en Avignon lundon, 19an de majo, matene. Ĉeestis 12 personoj el 8 landoj, el kvar pliaj landoj alvenis skribaj kontribuoj laŭtlegitaj.

Ĉeftemo estis kiel certigi laŭsisteman internacian kunlaboradon ĉe la tradukado de la ĝenerala fervojfaka leksikono de UIC (LGTF II). Montriĝis necese doni klarigojn pri la 5paĝa «regularo» tiucele starigita de L. Sekereŝ, eventuala plisimpligo estos konsiderata. Spite de tio, la laboroj jam komencis kaj senhaste tamen konstante progresas.

Vere sensacia novaĵo estis la samtempa apero

de «Fervoja terminareto» en du landoj, nome en Hungario kaj Norvegio. 144 poŝformatajn paĝojn ampleksas la libreto Esperanta-Hungara/Hungara-Esperanta, la fortike bindita fotopresaĵo okulfrapas per mirinde klara kaj akurata tajpaĵo. La valoron de la vortara parto pligrandigas la aldonita konciza gramatiko kaj adresaro de multaj Esperanto-unuiĝoj. — La Norvegaj kolegoj elektis pli grandan formaton (A5) kaj tiel bezonis nur 90 paĝojn. Granda avantaĝo estas la fakto, ke la paĝoj unuope estas elpreneblaj el la kartona ordilo formanta la kovrilon. Krom tio la kodociferoj laŭ LGTF II estas apude indikitaj kaj ĉiukaze, kiam la oficiala traduko fare de Norvegaj Ŝtatfervojoj estas identa kun la Esperanto-eldonaĵo, la unuaj du literoj estas substrekitaj. —

En Hungario aperis, krom la terminareto, presita «Turista Vortaro» kun 576 paĝoj en malgranda poŝformato. Tiu libro larĝe konsideras la fervojan fakon kaj estas dumvojaĝe certe utila.

Interesajn plej aktualajn detalojn pri la stato de la aperonta PIV sciigis André Caubel, la tajpinto de la manuskripto, kiu ĉeestis kiel gasto.

Pro tempomanko oni ne povis fintrakti ĉiujn erojn de la publikigita tagordo: la punkto 3a «Slipara Vortaro» komplete estas prokrastita ĝis la venonta jaro.

Ritterspach

Raporto pri la junularaj aranĝoj de la 21-a IFEF-Kongreso

La 19-an de majo okazis la kunveno de la Junulara Sekcio. El sep landoj ĉeestis 12 gejunuloj. Pro samtempa ekskurso forestis multaj gejunuloj. En la nomo de la STELO, ĉeestis f-ino Claude Nourmont. La Estraron de IFEF s-ano Gvozden Sredic vicprezidanto reprezentis. D-ro Imre Ferenczy, gvidanto de la Sekcio faris raporton pri la laboro. Li menciis la aktivecon de la esperantista junularo. Jam komenciĝis kunlaboro kun TEJO surbaze de la Interkonsento farita dum la lasta TEJO-Kongreso en Tarragona. Bone sukcesis la 10-a jubilea IFES en Aŭstrio.

Por la pli aktiva junulara laboro ekzistas malfacilaĵoj en kelkaj landoj. Lau la priparoloj oni devos instrui Esperanton en la diverslandaj fervojaj faklernejoj.

Post la raporto kgo Johano Mevel faris referaton pri la temo: «Ĉu ni rajtas integri kaj disvolvi sportojn kaj ludojn en la aktiveco de la esperantistoj?» El la diskuto oni povas konstati, ke la kongresanoj ŝatus vidi kaj ekzerci ankaŭ aliajn sportojn dum niaj kongresoj. Ĉar la IFEF-kongreso devas priparoli multajn fakajn aferojn, el faka vidpunkto oni devas ne tro densigi la kongresan programon. Fine de la kunveno la junularo akceptis laborplanon por la sekvonta periodo.

1. Kunlaboro kun TEJO laŭ la Interkonsento farita inter la du organizaĵoj.
2. Aranĝo de la 11-a IFES en Ĉehoslovakio.
3. Preparlaboro por la sekvonta IFEF-kongreso.
   a. Okazigo de junulara kunveno kaj arta vespero.
   b. Envicigo de aliaj sportaj aranĝoj por ĉiuj kongresanoj.
4. Proponoj por la kandidato de la gvidanto de la Junulara Sekcio: Limdato 30.11.1969.
5. Plibonigo de la reciproka informado, Sendado de la artikoloj al LIF.
6. Esperanto-agado en la fervojaj faklernejoj kaj edukinstitutoj.

La 20-an de majo posttagmeze la internazia IFEF-piedpilk-teamo ludis kontraŭ la loka piedpilk-teamo. La rezulto estis 5 :2 por la gastigantj. Kvankam la rezulto ne estis bona por IFEF, tamen oni povas konstati, ke la IFEF-teamo ludis bone. Multaj kongresanoj rigardis la ludon. La lokaj tagĵurnaloj laŭdis nian teamon kaj publikis longajn artikolojn kun fotoj.

La 22-an de majo D-ro Ferenczy raportis al la Estraro kaj Komitato dum la Plenkunsido pri la junulara laboro. La Komitato unuanime ratifis tiun Interkonsenton, kiun faris d-ro Imre Ferenczy en Tarragona en 1968 dum la lasta TEJO-kongreso. La Interkonsento ebligos la reciprokan reprezentadon dum la TEJO- kaj IFEF-kongresoj. Krome la du organizaĵoj interŝanĝos siajn eldonaĵojn.

La saman tagon vespere okazis la junul-

arta vespero. En la granda salono de la kongresanoj la franca junulara grupo, krome bulgaraj, ĉeĥoslovakaj kaj hispanaj gejunuloj prezentis valoran programon. Pri la arta vespero aperis bela programkajero.

D-ro Imre Ferenczy
gvidanto de la Junulara Sekcio.

INTERKONSENTO INTER TUTMONDA ESPERANTISTA JUNULARA ORGANIZO KAJ LA JUNULARA SEKCIO DE INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

1. Eldonaĵoj

La Junulara Sekcio de IFEF zorgos pri la sendado de organo «La Internacia Fervojisto» al la estraranoj kaj landaj sekcioj de TEJO. TEJO sendas Informfolion kaj Novaĵoj-n al la landaj sekcioj de IFEF kaj kelkajn ekzemplerojn de «Kontakto» al junularaj funkciuloj de IFEF.

TEJO kaj Junulara Sekcio de IEFF principe interŝanĝos aliajn estontajn eldonaĵojn.

2. Delegitoj

TEJO kaj la Junulara Sekcio de IFEF reciproke interŝanĝos reprezentantojn ĉe la IFEF- kaj TEJO-kongresoj.

3. Observanto

La Junulara Sekcio de IFEF rajtas al observanto ĉe la Komitato de TEJO. La observanto povas partopreni ĉiun laboron de la komitato de TEJO sen voĉdona rajto.

4. Agado je nacia nivelo

Tiu ĉi interkonsento servu kiel bazo por similaj interkonsentoj inter landaj sekcioj de TEJO kaj landaj fervojistaj junularaj movadoj esperantistaj.

Tarragona, dum la 24-a IJK de TEJO,
la 29-an de julio 1968.

Por la Tutmonda Esperantista
Junulara Organizo

Ulrich Lins — *D-ro Humphrey Tonkin*
vicprezidanto — Ĝenerala sekretario

Por Junulara Sekcio de IFEF
D-ro Imre Ferenczy
gvidanto

La supran Interkonsenton ratifis la IFEF-Komitato la 22-an de majo 1969, dum la 21-a IFEF-Kongreso.

D-ro Imre Ferenczy

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-SKISEMAJNO 1970

La 11a IFES okazos en la unua semajno de februaro 1970 en la montara regiono de Malgranda aŭ Granda Tatra en Slovakio.

2—4 litaj ĉambroj estas je dispono. La pluajn necesajn informojn vi ricevos per la analoga maniero. Se vi interesiĝas je partopreno, sendu vian provizoran aliĝilon jam nun al

s.ro Ladislav *Kovár*
U. Kostelićka č. 519, Česka Trebova/ČSSR.



ADMINISTRAJ INFORMOJ

GRANDA OFEREMO DE IFEF-ANOJ KIEL ADOPTANTOJ

La estrara invito, pagi kotizon por gekolegoj en nepagipovaj kaj evolu-landoj estas eksterordinara sukceso kaj pruvo pri oferado de niaj membroj. Daŭre alfluas ankoraŭ kotizoj kaj je la 10-a de majo 1969 la stato estis jena:

Svedio pagis por	111	membroj
Norvegio	15	»
Belgio	8	»
Nederlando	7	»
Svisio	6	»
Aŭstrio	3	»
Germanio	3	»
Francio	1	»
Entute por	157	membroj

el tio estis

86 kotizoj por 1969
28 kotizoj por 1969 kaj 1970
5 kotizoj por 1969 ĝis 1971

La oferemo de niaj svedaj gekolegoj estas vere imitinda kaj nome de la estraro ni esprimas al ĉiuj kontribuintoj dankon kaj gratulon, antaŭ ĉio al la kasisto Stig H. Carlsson por lia imitinda varbado kaj aranĝado de enkasigo kaj transpagado.

*

IFEF 60-JARAĜA EN 1969

Jen ni provizore memorigas, ke la 9an de septembro 1909 estis la tago, kiam fondiĝis la unua federacio de fervojistaj esperantistoj. Bonvolu kompari ĉi-rilate la «Historion» eldonitan pasintjare. Sekve en septembro 1969 ni festos la 60an jubileon de nia federacio. Ni petas la landajn asociojn kaj lokajn grupojn, iamaniere prepari ĉi tiun memordaton kaj festi ĝin per decaj solenaĵoj.

NEKROLOGO

En Germanio ni perdis longjaran fidelan membron.

Carl-Johannes Rummel, 65 jaraĝa, mortis la 25an de majo. Li jam ludis gravan rolon por preparado kaj aranĝado de la 4a IFEF-kongreso Lindaŭ. Li dejoris jam tiam en la ĉefestraro de la kultura organizaĵo BSW kiel respondeculo por ĉiuj kulturaj aferoj ĉe DB. Ankaŭ dum la komplikaj preparlaboroj por la kongreso de Fulda li plene subtenis LKK. Dum pli ol 15 jaroj li donis konsilojn kaj helpon. Ankaŭ IFEF perdis amikon!

Li ripozu en paco!

*

La estraro sendis salutojn al la jenaj okazintaĵoj: Al la trilanda renkontiĝo en Arnoldstein/Aŭstrujo, al la internacia unuiĝo de staciestroj en Saumur/Francio kaj al la jugoslava jarkunveno en Siĉevo/Jugoslavio.

*

Redaktfino por n.ro 4 estas 25.7.1969.

LA FRANCAJ FERVOJOJ KAJ LA GRANDAJ RAPIDOJ

TEKNIKA PRELEGO DUM LA 21a KONGRESO DE IFEF

verkita laŭ SNCF-dokumentoj kaj laŭ la bonegaj artikoloj de la revuo «LA VIE DU RAIL» — La vivo de la relvojo.

—●—

1. HISTORIO DE LA GRANDAJ RAPIDOJ:
   La mezrapido; La rapido-rekordoj ek de 1890 ĝis 1955.

2. NECESECO KAJ LIMOJ DE LA GRANDAJ RAPIDOJ:
   - 2.1. Neceseco de la grandaj rapidoj. Ĝeneralaj konsideroj; La Nord-amerika ekzemplo; La bela realigaĵo Japana.
   - 2.2. Limoj de la grandaj rapidoj:
     - 2.2.1. La vojo ŝajnas aperta por la grandaj rapidoj.
     - 2.2.2. La limoj de la surrela rapido laŭ la Japanaj Fervojoj.
     - 2.2.3. La problemoj starigitaj, kaj la solvoj adoptitaj, en Francio.

3. LA AKTUALAJ REALIGAĴOJ SUR RELOJ:
3.1. La lokomotivoj por granda rapido.
3.2. La rapid-trajno «Capitole».
3.3. La trakaŭtobuso kun gasturbino (turbintrajno).

4. LA PERSPEKTIVOJ EN LA ESTONTECO:
4.1. La tre grandaj rapidoj sur reloj.
4.2. Ehoj el la Simpozio en Wien/Vieno (1968).

5. LA NE-KONVENCIAJ TEKNIKOJ NUN PROVATAJ AU STUDATAJ:
5.1. La aerglita motorvagono.
5.2. La linia elektromotoro.

6. KONKLUDOJ

Tekstoj aranĝitaj kaj kompletigitaj de André Blondeaux
Estro de teknika studoficejo — Novembro 1968.
Kontrolo RD No 690110 de la 24a de junuaro 1969
de la Esplor-servo de SNCF.

Traduko reviziita de Inĝ-roj A. Broise kaj A. Lienhardt.
Por IFEF reviziis Inĝ-ro W. Brandenburg.

1. HISTORIO DE LA GRANDAJ RAPIDOJ:

La mezrapido

La uzantoj de la fervojo aŭ de la ŝoseo ne plu konsideras la daŭron de la vojaĝo, sed la mezrapidon. La nocio pri granda rapido tamen estas esence subjektiva, ĉar ĝi estas 6 km/h por naĝanto kaj 200 km/h por trajno; ĝi baldaŭ estos 3000 km/h por aviadiloj, kaj nun satelitoj jam rondiras je 28 000 km/h ĉirkaŭ la terglobo!

«Pli rapide, ĉiam pli rapide!». Tio estas la postulo de la moderna homo; kiu vidas en la rapido faktoron de progreso. La fervojo ne restis ekster ĉi tiu regulo.

La rapido-rekordoj ek de 1890 ĝis 1955

Ni havas, ĉi tie, nek la spacon nek la eblecon prezenti kompletan historion pri la rapido-rekordoj sur reloj, des malpli ke iuj rapidoj, asertataj kiel atingitaj, estis registritaj laŭ maniero, kiu lasas dubon pri la aŭtentikeco de la oni-dira grandfaro. Jen, do, nur kelkaj grandfaroj kronologie:

En 1890, la lokomotivo «Crampton» No 604, trakcianta unuĥuran vagonon, alvenis la unua okaze de konkurso organizita en Francio; maksimuma rapido sur unukilometra distanco: 144 km/h.

En 1895, kvin fervoj-kompanioj vetveturis en Britio, okaze de la «konkurso de Aberdeen». Unu trajno kunligis London kun Aberdeen en 8h 32 mn, veturante sur 869,4 km je la mezrapido de 101,9 km/h, kun 3 haltoj kaj kun ŝarĝo de 70 tunoj; maksimuma rapido: 135 km/h.

En 1903, la rapido de 200 km/h estis superita en Germanio, helpe de 2 elektraj motorvagonoj «Siemens kaj Halske» (15000-voltaj). La provo okazis sur speciala armea trako en la apudeco de Berlin; maksimuma rapido: 209,3 km/h, kio konsistigis dum 30 jaroj la mondan rapido-rekordon sur reloj.

En 1905, la nord-amerikanoj anoncis, ke la trajno «Broadway Limited» estus atinginta, en komerca trafiko, la rapidon de 204,6 km/h.

La jaroj pasis, dum kiuj la amerikanoj kaj la britoj vetbatalis pro la altaj rapidoj komercaj, sur siaj propraj fervoj-retoj.

En 1931, la germanoj denove atakis la mondan rekordon, helpe de veturilo je 2 radaksoj, tipo «Kruckenberg», ekipita per unu brulmotoro, funkciiganta holicon. La veturado sur 257,2 km daŭris 98 min, je la mezrapido 230,23 km/h: nova rekordo!

En oktobro 1935, la nord-amerikanoj utiligis siajn potencajn lokomotivojn dizelelektrajn sur la trakoj de «Union Pacific». La eksperimenta distanco de 207 km estis traveturita je la mezrapido de 148 km/h, kun momenta maksimumo de 193,2 km/h, kaj kun 165,5 km/h sur 96 km.

En decembro 1935, en Francio, la motorvagono Bugatti atingis la rapidon de 196 km/h.

En 1936, germana vaporlokomotivo, tipo 232 flulinie aranĝita, atingis la rapidon de 200,44 km/h, inter Berlin kaj Hamburg.

En junio 1938, itala elektromotorvagono kunligis la urbojn Roma kaj Napoli (centra stacio) en 83 mn, t.e. sur distanco de 214 km je la mezrapido 154,7 km/h; maksimuma rapido: 201 km/h.

En julio 1938, denove, iu vaporlokomotivo flulinie aranĝita (Mallard No 4468) atingis, en Britujo, la rapidon de 201,25 km/h dum provveturado kun 7 pasaĝer-vagonoj (240 tunoj); maksimuma rapido: 202,86 km/h.

En 1939, germana motortrajno atingis 215 km/h.

Finfine, ankaŭ en 1939, la jam citita elektromotorvagono itala traveturis la 315 km inter la urboj Firenze kaj Milano, je la mezrapido de 164,2 km/h, maksimuma rapido: 202,86 km/h.

Post la milito, sur nur *en 1953* oni reparolis pri la monda rapidorekordo sur reloj en rilato kun la franca elektrolokomotivo tipo CC 7121 (kotinua kurento 1500-volta), trakcianta provtrajnon de 3 pasaĝer-vagonoj. Uzante la okazon de la ekfunkciado de la elektra trakciado sur la linio inter Paris kaj Lyon, kaj ankaŭ la bonstaton de la trako, la Francaj Fervojoj (SNCF) atakis la rekordon. Sur 5 km, sude de Dijon, la trajno veturis je 241 km/h, kun momenta maksimumo de 243 km/h. Sed, SNCF volis fari ankoraŭ pli bone.

La 28an de marto 1955, sur la elektrizita linio inter Bordeaux kaj Hendaye, trajno de 111 tunoj, iom flulinie aranĝita, kaj trakciata de la lokomotivo CC 7107 atingis la rapidon de 331 km/h, inter la stacioj Facture kaj Morcenx. La postan tagon, la lokomotivo BB 9004 sukcesis en la sama grandfaro. La 2 lokomotivoj veturis sur 5 km je rapido superanta 320 km/h.

Tiel, la monda rekordo estis superita kun plio de preskaŭ 100 km/h. La energio-provizado estis farita per kontinua kurento 1500-volta, helpe de kromaj moveblaj substacioj por eviti tensi-falojn inter la fiksaj substacioj. La lokomotivoj, de normana tipo, estis antaŭe modifitaj per nur kelkaj detaloj, ĉefe koncerne la dentoradaran rilatumon.

2. NECESECO KAJ LIMOJ DE LA GRANDAJ RAPIDOJ:

2.1. *Neceseco de la grandaj rapidoj. Generalaj konsideroj.*

Dum la Simpozio pri la grandaj rapidoj (en Vieno, 1968), S-ro Louis Armand, ĝenerala sekretario de UIC deklaris interalie: «La Tokaido-linio rilatas al la fervoja reto, same kiel aŭtoŝoseo rilatas al la tuta ŝoseo reto»; kaj S-ro Long, de la britaj fervojoj, indikis siaflanke, ke, por rapido-plialtigo de nur unu mejlo, oni regajnas 1 % de la klientaro. Oni povus citi aliajn deklarojn pri la sama temo; sed oni estu persvadita, ko ĉiuj specialistoj, ĉeestintaj en Vieno, estis plene konvinkitaj pri la nepra neceso ke la Fervojo plialtigu la rapidon de siaj trajnoj.

Post pli ol 130 jaroj da bonaj kaj lojalaj servoj, niaj trajnoj do ekkonos novan eraon. En Francio, same kiel ekzemple en Usono kaj Germanio, trajnoj jam veturas regule je 200 km/h; kaj nunaj projektoj antaŭvidas rapidojn de 300 km/h kaj eĉ pli: 400 ĝis 500 km/h per la aerglita motor-vagono.

Oni povas sin demandi: Kial imagi trajnojn je 400 aŭ 500 km/h, kiam aviadiloj jam flugas je 900? En la momento, kiam ektrafikos tiaj trajnoj, la interkontinentaj aviadiloj atingos 2,2 ĝis 3-foje la son-rapidon (2680 ĝis 3660 km/h) kaj la traaeraj kunligoj estos multobligitaj same kiel la aŭtoŝeseoj inter ĉiuj grandaj eŭropaj urboj. Kial do serĉi alion?

La evoluado de la modernaj transport-rimedoj — rilatanta kune al la klasika fervojo, al la enlandaj traaeraj kunligoj, kaj al la aŭtoŝoseoj — certe havigos novajn eblecojn por la ekonomika ekspansio, sed ne kontentigos ĉiujn

bezonojn konjekteblajn en la proksima estonteco, sur la kampo de la enlanda transporto de pasaĝeroj.

Multaj landoj jam agnoskis, ke la problemo de la kunligo inter la grandaj urbaj aglomeraĵoj, distancaj de pluraj centoj da kilometroj, ankoraŭ ne estas plene kaj kontentige solvita, vidpunkte de kapacito, ofteco, rapido kaj akurateco; kaj iuj el inter tiuj landoj serĉas ekonomikan solvon de tiu problemo, tra la avangardaj teknikoj de la gvidata transporto surtera.

La Nord-amerika ekzemplo.

Por sin konvinki, sufiĉas rigardi la ekzemplon de Usono, kiu, sur la kampo de la transportoj per traaera vojo kaj per aŭtoŝoseoj, antaŭas Eŭropon je minimume 10 jaroj. De longa tempo Usono gvidis sin de la nepra superregeco de la atomobilo kaj de la aviadilo. Nuntempe, alio estas postulata; ĉar, malgraŭ konsiderindaj investadoj, la flughavenoj, kaj iliaj aliraj vojoj (same kiel la aŭtoŝoseoj), alproksimiĝas al saturado pro la trafiko pli kaj pli granda. La metropoloj ja etendiĝas kiel oleo-makuloj; kaj la hodiaŭaj homoj havas la tendencon vojaĝi ĉiam pli.

Tial, la Usona registaro venis al la decido subvencii du projektojn de «interurbaj kunligoj je granda rapido, sur reloj». La ekzemplo de Tokaido certe influis la transport-ministerion en Washington, ĉar la japanaj rezultoj estas signifoplenaj.

La bela realigaĵo Japana.

En 1967, la trafiko de Tokaido atingis 45 milionojn da pasaĝerkilometroj (P.K.), kun 72 trajnoj potage, anstataŭ 30 milionoj da P.K. kun 48 trajnoj potage, kiel konjektite ĉe la komenco. La 515 km de Tokyo al Osaka estas traveturataj on 3h 10 mn, t.e. je mezrapido de preskaŭ 163 km/h. La maksimuma rapido estas 210 km/h; kaj sur la plilongigaĵo de la Tokaido-linio ĝis San Yo, la maksimuma rapido estos 260 km/h.

Ĉiuj aertransportaj linioj japanaj devis malpftigi siajn servojn inter la du urboj, kaj malaltigi siajn tarifojn. Enkalkulinte la tempon por veturi ĝis la flughavenoj, kaj ankaŭ la flugtempon (1 h 15 mn), oni konstatas egalecon inter la avidilo kaj la trajno. La ekspluatado de Tokaido sin montris baldaŭ profitdona kaj nun certigas rapidan amortizadon de la gravaj investaĵoj faritaj por la konstruado de le nova linio.

Aliflanke, necesas memorigi ke, sur fervoja linio, eblas transporti, per ununura trajno, 50000 pasaĝerojn pohore, t.e. 20-foje pli ol sur aŭtoŝoseo je la limo de saturado, kiu postulas pli da spaco.

2.2. *Limoj de la grandaj rapidoj.*

2.2.1. *La vojo ŝajnas aperta por la grandaj rapidoj.*

En la epoko de la kreado de la fervojoj, oni provis konstrui liniojn sen deklivoj superantaj 8 ĝis 10 por mil, pro la malforta povumo de la lokomotivoj; kaj, aliparte, oni devigis sin al trapaso tra kiel eble plej granda nombro da urboj kaj vilaĝoj.

Kompreneble, tiuj du postuloj rezultigis tre sinuajn trakoliniojn.

La efektivigo de veturadoj je granda rapido nuntempe estas limigata, ĉefe pro kondiĉoj pri la bremsado, la adhereco, la stabileco kaj, kompreneble, la mondoneco. Dank'al la povumo de la nunaj trakciiloj la aerodinamika rezisto ja ne plu konsistigas nevenkeblan obstaklon.

La vojo ŝajnas do aperta por la grandaj rapidoj. Sed, kion signifas «grandaj rapidoj»? Temas, unue, pri tiuj, kiuj situas inter 160 kaj 250 km/h: la kondiĉoj, kiujn ili postulas, nun estas bone konataj, dank'al multaj provoj metodaj; due, pri tiuj, kiuj troviĝas inter 250 km/h kaj la monda rekordo (331 km/h), kies eksperimentado ankoraŭ ne havis grandan plu-evoluon.

2.2.2. *La limoj de la surrela rapido laŭ la Japanaj Fervojoj.*

En Japanio, studoj kaj provoj estis efektivigitaj jam antaŭ la kreado de Tokaido. Ŝajnas al ni tre interese resumi ĉi tie raporton de S-ro Tadashi Matsudaira, doktoro inĝenioro, direktoro de la esplor-instituto de la Naciaj Fervojoj Japanaj, pri la limigoj de la maksimumaj rapidoj.

La formado de ondoj. Se la aviadilo povas veturi je rapido superanta tiun de la sono, ne estas same pri la trajno. La unua limigo do estas la son-rapido: 1220 km/h.

Je la kontakto «rado sur relo», tiu lasta deformiĝas sub la ŝarĝo de la rado; kaj tiu deformiĝo disvastiĝas tra la relo, laŭ la antaŭenirado de la veturilo. Ĝi povus okazigi la rompon de la relo, se la rapido atingus 1800 km/h. Je la kontakto «arĉotroleo sur katenario», similaj fenomenoj aperas kaj estiĝus romporisko de la katenario super la kriza rapido de 400 km/h. La rapido-limo de 320 km/h estis fiksita rilate al plena sekureco por la ekipaĵo de Tokaido.

La adhereco. La trakci-forto rezultas el la reago de la rado, sekve de la adhereco «rada sur relo». La adhereco malkreskas laŭ la rapido-plialtigo dum, male, la rezisto kontraŭ la antaŭenirado kreskas kun la rapido.

La du koruboj havas komunan punkton, respondan je rapido de 370 km/h proksimume. Ekde tiu rapido, ĉiu suplementa turnomomanto, transmisiita al la rado, ne kapablus estigi akcelon, pro manko de adhereco, sed tendencus glitigi la radon sur la relo.

La vibradoj. Kiel ajn rektolinia kaj bone nivelita povas esti iu trako, la veturilo ĝin surveturanta ĉiam estigas vibradojn, kiuj kreskadas laŭ la rapido. Specialaj aranĝoj malhelpas, ke tiuj vibradoj transmisiiĝas de la radoj al la vagon-kesto mem. La rapido-limo de 230 km/h, fiksita por Tokaido, ŝajnas akordigebla kun la boĝioj kaj la prizorga stato de la trako; sed novaj dispozicioj teorie ebligas rapidon de 350 km/h aŭ eĉ pli.

La trakolinio. Oni scias ke por kompensi la efikon de la centrifuga forto en la kurboj, «oni donas rel-kromalton» al la trako, t.e. ke oni plialtigas la eksteran relon rilate al la interna relo. La rel-kromalto, kompreneble, ne povus esti senfine pligrandigita. Sur la Tokaido-linio, la maksimuma rel-kromalto estis fiksita je 200 mm.

2.2.3. *La problemoj starigitaj, kaj la solvoj adoptitaj, en Francio.*

De multaj jaroj, ankaŭ SNCF detaleme studis la problemon pri la grandaj rapidoj sub ĉiuj ties aspektoj, inkluzive de la mirindaj provoj en la jaro 1955 (monda rapido-rekordo).

La rapido je 160 km/h, enkondukita en 1965, nun praktikata ĉie, kie la trakolinio ĝin ebligas. Tiu je 200 km/h, estis permesata, en 1967, okaze de la unua veturado de la trajno «Capitole» sur la linio de Paris al Toulouse. Ĝi baldaŭ estos praktikata sur aliaj lini-sekcioj, ĉefe inter Paris kaj Bordeaux, kaj inter Paris kaj Strasbourg.

Oni do povas aserti, ke la veturado je 200 km/h jam estas adoptita fare de la fervojo, en ĝia plej klasika formo, por la ĉiutaga trafiko.

Jen kelkaj problemoj inter la problemoj stariĝantaj pro la aplikado en Francio de la rapido je 200 km/h, kaj la solvoj adoptitaj ĝis nun.

La mov-povumo. La antaŭenira rezisto, sur ebenejo, de fervoja veturilaro povas dispartiĝi en 3 termoj:

— unu termo konstanta, kiu reprezentas la reziston el la rulado, ŝtalo sur ŝtalo, de la rado sur la relo,
— unu termo proporcia kun la rapido, kiu dependas de la veturmaterialoj kaj de la bona stato de la trako,
— unu termo proporcia kun la kvadrata potenco de la rapido, kiu reprezentas la aerodinamikan reziston.

Kontraŭe al la opinio, kelkfoje esprimita, tiu lasta termo fakte estas la plej grava. La rulad-rezisto por moderna veturmaterialo ja estas 3 ĝis 4 kg tune, je la kontrakto «ŝtalo sur ŝtalo» (10 ĝis 12 kg je la kontakto «pneŭmatiko sur ŝoseo»). Oni do trovas ke, ek de la rapido de 100 km/h, (eĉ por trajno flulinie aranĝita), la aerodinamika termo fariĝas supera en la tuta rezisto je antaŭenirado. Je 200 km/h, ĝi ja respondas al proksimume 83 % de la tuta rezisto.

Oni, fine, alvenas al la neceseco disponi pri ĉirkaŭ 4000 ĝis 5000 kW (5420 ĝis 6790 ĉp), por trakcii trajnon de 300 tunoj je 200 km/h sur ebenejo; tio ne konsistigas obstaklon sur la elektrizitaj linioj, ĉar niaj novaj lokomotivoj larĝe superos tiun povumon. La novaj dizel-elektraj lokomotivoj CC 72000 fakte disponas pri 2950 kW (4000 ĉp); sed ilia rapido estas limigita je 160 km/h. Estas do la turbin-motor-vagono (pri kiu ni reparolos poste) kiun oni elektos, unualoke, por veturi je 200 km/h sur la neelektrizitaj linioj.

Tamen, ne sufiĉas havi je sin dispono grandan povumon; necesas povi utiligi ĝin. Ni scias, ke la adhera koeficiento tendencas malpliiĝi, kiam

la rapido plialtiĝas. Sistemaj provoj, efektivigitaj tiel en Francio kiel eksterlande (ĉefe en Japanio), montris ke, utiligante konvenajn skemojn elektrajn (kaj ankaŭ mekanikajn aranĝojn kiel ununuran motoron por unu boĝio de 2 aŭ 3 radaksoj), oni povas sukcese lukti kontraŭ la tendencon al radglitado, kaj larĝe pliigi la praktikan adherecon. Nuntempe, oni prave pensas uzi la klasikan povum-transmision per la kontakto «relo sur rado» multe super 200 km/h.

Aliflanke, fariĝas provoj por plibonigi la kontakton «relo sur rado», helpe de procedoj mekanika (sablizado), elektra sparkado), elektrokemia (jonigo) kaj kemia (soda siliciato).

Katenario kaj arĉotroleo. La eksperimentoj faritaj dum multaj provveturadoj pruvis ke, per kelkaj akomodoj ĉe la katenario streĉado de ĉiuj fadenoj, ankrado de la fostoj), kaj ĉe la arĉotroleo (malplipezigo de la movebla parto, amortizado) oni, je 200 km/h, ankoraŭ estas malproksime de la eblaj limoj pri ĉi tiu prenmaniero de kurento. Dum provoj fare de ORE (Ofico de esploro kaj provoj de UIC), la amortizita arĉotroleo unugamba «AM 18 B», de la franca firmao Faiveley, donis la plej bonajn rezultojn je grandaj rapidoj.

Trakolinio, kaj stabileco de la veturiloj. Sur ĉi tiu kampo, rapido-limigo estas ebla, kaj pro la trako kaj pri la veturiloj.

La trako. La veturado je 200 km/h, kaj eĉ je 250 km/h, estas plene realigebla sur la linisekcioj ekipitaj per la necesa trak-materialo, kaj kies kurboj havas radiuson sufiĉe grandan.

La premfortoj de la veturmaterialo sur la trakon efikas laŭ la du sencoj; vertikala kaj transversa. La plej gravaj estas la vertikalaj premfortoj: la nominala pezo de radakso, povanta atingi 20 aŭ 21 tunojn, estas fakte pliigata fare de la kromŝarĝoj estigataj pro la malbona distribuo de la kargoj, aŭ pro la dinamikaj fortoj rezultantaj de la malbonaĵoj de la trako (aŭ de la veturmaterialo mem). Horizontale intervenas la gvidfortoj kaj la parazitaj movoj transversaj de la veturiloj, kiuj dependas, nur parte, de la neperfekteco de la trako. La transversaj fortoj, agantaj sur la trakon, neniam superas 7 tunojn.

La moderna franca trako, sur la ĉefaj arterioj, fariĝis pli fortika: post la relo de 46 kg por metro) sekvis tiu de 50 kg, kaj laste tiu de 60 kg sur la plej denstrafikaj linioj. La novaj fiksaĵoj elastaj, fiksantaj la relojn sur la ŝpaloj, realigas kunligon multe pli bonan, penas malpli, kaj postulas malgravan plikoston. Betonaj ŝpaloj, pli pezaj ol tiuj el ligno, ankaŭ estis finprovitaj, sen, pro tio, detronigi ĉi tiujn lastajn. Por malpliigi la dinamikajn fortojn agantajn sur la trakon, oni unue atakis la plej evidentan kaj la plej malfacilan el la elimonotaj malbonaĵoj, tiun de la reljunto, responsa pri la batoj, kies intenseco kreskas propercie kun la rapido: tiel estis kreitaj la velditaj longreloj, havantaj unue 800-metran kaj poste plurkilometran longecon.

Dank-al la plibonigoj en la metodoj, kaj en la rimedoj por prizorgi, rektigi kaj niveli la trakon, kaj ankaŭ dank'al multaj perfektigoj ĉe la veturmaterialo, la grandaj rapidoj povis esti permesataj en plena sekureco kaj sen rezultigi kroman penon de la trako. La prizorgadnormoj por la trako, nuntempe aplikataj sur la linioj traveturataj je 140, 160 aŭ 200 km/h; ŝajnas kvazaŭe sufiĉaj ĝis 250 km/h.

Se la veturado je granda rapido estas ne multe ĝenata fare de obstakloj rezultantaj de la fiksamaterialo, la trakolinio, male, ofte konsistigas delikatan problemon, ĉefe pro la kunekzistado de vartrafiko, malrapida kaj relative pezo, kaj de pasaĝer-trafiko, rapida kaj relative malpeza.

La rel-kromalto, ĉe kurbo, teorie estas reguligebla tiel, ke, je donita rapido, la centrifuga efiko estu plene kompensata. Sube de tiu ekvilibra rapido, la premforto estas direktata al la kurbocentro (vartrajnoj), supre de ĝi, al la kurb-eksteraĵo (pasaĝer-trajnoj). Inter du kontraŭaj postuloj, necesas trovi kompromison; kaj de la sukceso de ĉi tiu dependas la peno de la trako. Ciamaniere la eventualeco de neatendita halto ĉe kurbo, postulas pri la relkromalto (pro kialoj rilatantaj al la komforto de la pasaĝeroj) limon de ĉirkaŭ 760 mm (eksterordinare: 180 mm). Sub tiuj kondiĉoj, kaj nekalkulante la vartrajnojn malpli rapidajn, la kurboj de 1500-metra radiuso estas travetureblaj je 200 km/h, kaj la kurboj de 3500-metra radiuso je 300 km/h. En la sama ideospeco, la komforto dependas ankaŭ de la variadoj en la nesufiĉo de la

relkromalto (normale: 75 mm/sek., kaj eksterordinare: 90 mm/sek.), kiuj intervenas ĉe la kurbofinaj kunligoj, aŭ inter kurboj kaj rektolinioj, aŭ inter kurboj de malsamaj radiusoj. La homa korpo, fakte estas sentiva je tiuj variadoj; kaj provoj montris, ke, por konservi bonan komforton, la cititaj kurbokunligoj devas havi longon des pli grandan, ke la nesufiĉe de rel-kromalto en kurbomezo estas mem pli granda: tiu postulo povus malpliigi, en certaj okazoj, la eblecojn plialtigi la rapidon sur la ekzistantaj linioj, sed oni ne volas tie entrepreni multekostajn laborojn por trakorektifado.

En la ĝenerala kazo, rilate al veturado de pasaĝer-trajnoj kaj vartrajnoj, la necesa kompromiso neprigas pligrandigon de la minimumaj radiusoj. Tiel, por vartrafiko de ĉirkaŭ 20000 tunoj po tage, kaj laŭ la validaj reguloj, kies celo estas eviti tro longdaŭran ŝarĝon sur la malaltan relon, kaj, sekve, ties tro fruan eluziĝon, la minimuma radiuso estos 1700-metra por maksimuma rapido de 200 km/h por pasaĝertrajnoj, kaj pli ol 4000-metra por 300 km/h.

Nur kelkaj linioj de la franca reto nuntempe ebligas la veturadon de trajnoj je 180 aŭ 200 km/h, post kelkaj laboroj ĉe la signalilaro, ĉefe la sekvantaj linioj: Paris—Toulouse; Paris—Bordeaux; Bordeaux—Dax; Paris Strasbourg; Paris Marseille; Strasbourg—Mulhouse.

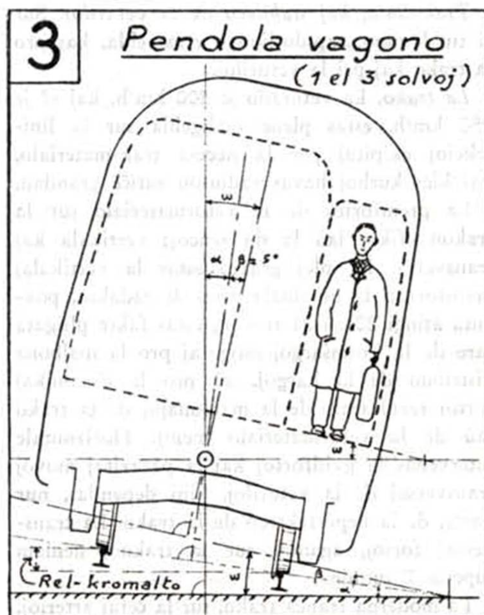
La limigoj pro la nesufiĉo de rel-kromalto, kaj pro la variadoj de tiu nesufiĉo, estas devigaj ne pro sekurecaj kialoj, sed pro pasaĝeraj komforto-postuloj. La rezisto de la trako tute ne estas koncernata. Okaze de provoj je granda rapido, iuj kurboj estis traveturataj kun nesufiĉo de pli ol 250 mm, sen ke la transversaj premfortoj, sur la vetur-materialo kaj sur la motorvagonoj kun klinebla kesto kaj kun maltrako, superis la toleratan linion. Helpe de alta gravitocentro, nesufiĉo de 280 aŭ 300 mm probable povos esti ellasebla.

La veturiloj. De pluraj jaroj estis farata studo, sistema, teoria kaj eksperimenta, pri la influo de diversaj karakterizaĵoj de la boĝioj: konsisto de la ĉasioj, interradaksa distanco, pendigo, ktp. La freŝdataj realigaĵoj ebligas aserti, ke oni sci-povas konstrui veturilojn kun bona stabileco je rapidoj ĉirkaŭ 200 km/h, kaj ke ne estas neebla konstrui tiajn por pli altaj rapidoj (300 km/h ekzemple).

Tamen, ĉi tiu veturmaterialo laŭ klasika elpenso povus veturi je 250 aŭ 300 km/h nur sur novaj trakoj strikte rezervataj al la rapida trafiko por pasaĝeroj. Fakte, sur la ekzistantaj linioj traveturataj de pasaĝer-trajnoj kaj vartrajnoj, kio ekzistas, kiel ni jam vidis, multaj kurboj kun malgrandaj radiusoj, estas la relkromalta nesufiĉo, kiu determinas la rapidlimon.

De tiam aperas la graveco de la pasaĝervagonoj nomitaj «pendolaj», kies grada kestokliniĝo estas submetita al la rel-kromalta nesufiĉo, tiamaniere ke, por la pasaĝeroj, la efiko de la tuta transversa akcelado estas nuligita aŭ, almenaŭ sufiĉe, malpliigita (vidu la suban bildon). Se la rel-kromalta nesufiĉo permesata, laŭ la sekureca vidpunkto, estas pliigita ĝis 250 mm, kurbo de 1000-metra radiuso, kaj kun relkromalto de 160 mm, estas traveturebla je ĉirkaŭ 190 km/h, anstataŭ 160 km/h kun klasikaj veturiloj. La gajno de 30 km/h, koncernanta gravajn sekciojn de la nuna reto, rezultigus konsiderindajn reduktojn de la veturodaŭroj.

Daŭrigo en la venonta n.ro.





FERVOJNOVAĴOJ

RIGARDO AL ALIAJ FERVOJOJ

La britaj fervojoj (BR) eldonis jaran retkarton, kiu kostas por la unua klaso ĉirkaŭ 5 700 GM kaj por la dua klaso 3800 GM.

La brita trafikministro intencas financigi la projekton «Tilt Train» kun kredito de dek milionoj da sterlingaj funtoj. La «Tilt Train» ties funkciigo por 1974 estas antaŭvidata, havas turbinan mekanismon kaj pendolpendigilon, kiuj ebligas veturadon kun rapideco ĝis 240 km/h.

Francaj fervojoj (SNCF)

La 22a de januaro 1969 SNCF efektivigis pruvveturadon de la aerkusentrajno (Aerotrain) sur linio de 1 km kun rapideco de 411 km/h. Kiel pintan rapidecon oni mezuris 425 km/h. La veturilo moviĝas sekve de radio-turbino de 1250 kg puŝforto; por nelongdaŭra plialtigo de la puŝforto oni prenis kroman raketon de 500 kg.

La SNCF antaŭ nelonge funkciigis aŭtomatan interstacian blokinstalaĵon kun lumsignalo (BAPR) sur la 40 km longa linio Pontoise-Gisors.

Polaj fervojoj (PKP)

La elektra trakcio en la lastaj jaroj forte ampleksiĝis. Dum en la jaro 1961 nur 1212 km funkciis elektre, en la jaro 1963 jam estis 1560 km, 1965 jam 2227 km kaj la 1an de januaro 1968, 2900 km, tio estas 12,49 procentoj de la tuta trakcilongeco de la polaj fervojoj. Sur la elektrigita reto nun funkcias 41.3 procentoj de la persontrafiko kaj 25,3 procentoj de la vartrafiko.

Belgaj fervojoj (SNCB)

En la atendejo de la stacio Schaerbeek enstaliĝis komforta akceptejo por la klientoj de la servo «Aŭto en la trajno». En ĉi tiu stacio, la plej grava de Belgio por tiu trafikspeco, oni nombris en 1968, 25 960 da vojaĝantoj kun 9249 aŭtomobiloj.

Germanaj fervojoj (DB)

Trajninformoj per sonbendoj oni aŭdas en multe da stacioj de la germana respubliko. Tute precize ne estas sonbendoj sed magnetdiskoj, kiuj speciale por tiu celo instruitaj parolantinoj de la germana poŝto kun de la germanaj fervojoj aldonitaj tekstoj pri la plej gravaj trajninterligoj priparolas kaj enmetas en la palpaparaton.

La germanaj fervojoj jam nun mendis ĉiujn por la olimpiaj ludoj 1972 bezonatajn elektrajn motortrajnojn por la estonta S-fervojo en la bavara ĉefurbo. Temas pri entute 120 tripartaj trajnoj ,kiuj konsistos el po 2 motor- kaj unu mezvagonoj. Jam en oktobro 1969 tri de tiaj trajnoj por la elprovo estos liverotaj.

Tradukis: *Ek.*



EL LA FERVOJISTA MONDO

TRILANDA KUNVENO EN ARNOLDSTEIN/AŬSTRIO

5.—6.4.1969 kunveniĝis ĉa. 150 gesamideanoj en Arnoldstein, plejparte de Aŭstrio kaj Jugoslavio.

La 5an de aprilo dum kunveno en Volksheim, la urbestro salutis kaj bondeziris la laboron.

Oni festis kaj vidis filmojn pri la 20a kongreso de IFEF, kaj pri vizito al Sofia kaj al la Rila-monaĥejo.

La venontjara trilanda kunveno okazos en Trieste en 1970.

La organizanto de la kunveno en Arnoldstein, estis Martin Stuppnig.

STACIESTROJ

5-a internacia kongreso de la staciestroj

Mi ĉeestis en Saumur parton de la dimanĉa programo kaj partoprenis la bankedon inter pli ol 300 ĉeestantoj. Partoprenis fervojistoj el Britio, Nederlando, Belgio, Luksemburgo, Germanio, Italio, Norvegio, Svedio. Ĉeestis diversaj altranguloj de la komerca fervoja fako kaj la direktoro de la revuo VIE DU RAIL, S-ro Salin.

Dum sia parolado, la franca prezidanto, k-go Belhoume, ĉefstaciestro en Pau, salutis la diversajn reprezentantojn kaj per tre afablaj vortoj tiun el FFEA, substrekante la utilecon lerni Esperanton. Li promesis al mi rekomendi studi la Internacian Lingvon, kiun li jam eklernis.

Kvankam ne tiel multlanda ol IFEF, la staciestra federacio havas problemojn rilate la lingvaj baroj kaj la responsuloj komprenas la utilecon de Esperanto. La franca sekretario, k-go Crumière, staciestro en Montélimar partoprenis nian kongreson en Avignon. Estontaj konkretaj rilatoj estas antaŭvideblaj kaj en diversaj landoj sama agado estas rekomendinda.

H. Bernier.

ANONCOJ

Post la kongreso en Avignon, estis trovitaj:

1 pluvmantelo sen legebla fabrikmarkstampo.

2 okulvitroj, -unu granda kun nigraj vitroj, unu malgranda.

La perdintoj turnu sin al S.ro Motto, 67 bis Avenue Pasteur 30 Villeneuve les A, Francio.

*

S.ino Humm, Chemin des Neuf Peyres F-84 Avignon, Francio, estas komisiito pri la redaktado de la kongresa memorlibro.

Ŝi petas pri anekdotoj kaj gajajn historiojn, cetere desegnaĵojn kaj fotojn pri la travivaĵoj dum la 21a IFEF-kongreso.

*

Pro granda okupado dum nia 21a IFEF-kongreso, mi faris malmultajn fotojn.

Mi tre ĝojus ricevi interesajn bildojn aŭ diapozitivojn, kaj rekompensos laŭeble la afablajn sendontojn.

H. Berier, 190 bis Avenue de Clichy, esc 3, F-75 Paris - 17, Francio.

*

La fervojfaka terminaro Norvega-Esperanto, Esperanto-Norvega nun estas preta en stoko de 500 ekzempleroj.

Vendprezo en Norvegio, Nkr. 5,00, eksterlande 1 US-dolaro. Turnu vin al: Odd Kolbrek, Kallbakkstubben 22, Oslo 9, Norvegio.

*

Mi deziras korespondi pri ĉiutagaj temoj. Vlastimil Reznicek, Revolucni 21, Horni Mostenice u Pierova, Morava, Ĉehoslovakio.

*

Adresŝanĝoj. La nuna adreso de kol. H. Barks, prezidanto de la Brita sekcio de IFEF, estas: H. Barks. 25 Mars st. Smallthorne, Stoke on Trent. Telefono: S. O. T. 87860 Britio.

Kol. Barks pardonpetas pro ĝenoj kaŭzitaj de siaj «pimpernelaj» movoj dum la lasta jaro.

Nun li denove loĝas proksime de la trinkejo «La Verda Stelo» kaj proponas restadi tie.

*

La nuna adreso de Matti Voltti estas: Untuvaisenthie 4 b B 64 Helsinki 82, Finnlando.

*

11a Eŭropa Ferio-semajno en Svislando, okazas ĉijare en la semajno 24.8.—30.8. en Gwatt ĉe la lago de Thun.

Por detaloj vi skribu al S.ro Ernst Glättli, Laurstr. 17, CH-5200 Brugg Svisio.

*

Fervojista Esperanto Rondo organizos letervesperon.

Ĝi petas alsendo de leteroj kaj bildkartoj ĝis la 1an de oktobro 1969.

Ĉiu sendinto ricevos respondon per ilustrita esperantlingva libro: «GDR sin prezentas».

Adreso: Fervojista Esperanto Rondo RAW 727 Delitsch DDR.

*

Presita ĉe presejo A. Sæther A.s, N-2300 Hamar, Norvegio.